第　９　次
宮　城　県　交　通　安　全　計　画

（平成２３年度から平成２７年度）

～　交通安全日本一を目指して　～

宮城県交通安全対策会議

は　じ　め　に

車社会化の急速な進展に対して，交通安全施設が不足していたことに加え，車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから，昭和20年代後半から40年代半ばごろまで，道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

　このため，交通安全の確保は大きな社会問題となり，交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため，昭和45年６月，交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

　これに基づき，46年度以降，８次にわたる交通安全基本計画が作成され，国，地方公共団体，関係民間団体等が一体となって交通安全対策が強力に推進された。本県では交通安全基本計画に基づき，８次にわたり宮城県交通安全計画を作成し，関係機関・団体と緊密な連携の下に交通安全対策を強力に実施してきた。

　その結果，昭和47年に295人が道路交通事故で死亡し，当時，全国的に「交通戦争」と呼ばれた時季と比較すると，平成17年には138人と半減するに至り，平成20年には52年ぶりに100人を下回った。

　また，平成22年には80人にまでに減少し，第８次宮城県交通安全計画の数値目標97人以下を達成するに至った。

　これは，関係機関・団体のみならず県民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

　しかしながら，いまだに道路交通事故による死傷者数が１万３，０００人を超え，道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており，今や事故そのものを減少させることが求められている。

　また，鉄道の分野においても，大量・高速輸送システムの進展の中で，一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

　言うまでもなく，交通事故の防止は，国の関係地方機関，県，市町村，関係民間団体だけでなく，県民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり，人命尊重の理念の下に，交通事故のない社会を目指して，交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め，これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

　この交通安全計画は，このような観点から，交通安全対策基本法第25条第１項の規定に基づき，平成23年度から27年度までの５年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

目　　　　次

計 画 の 基 本 理 念

1　交通事故のない社会を目指して

本県は，本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。このような大きな環境変化を乗り越え，真に豊かで活力のある社会を構築していくためには，その前提として，県民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると，公共交通機関を始め，交通安全の確保は，安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

したがって，その重要性が認識され，様々な対策がとられてきたところであるが，依然として交通事故件数が高い水準で推移していることからすると，更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき，また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して，究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく，交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが，交通事故被害者の存在に思いをいたし，交通事故を起こさない・起こさせないという意識の下，悲惨な交通事故の根絶に向けて，今再び，新たな一歩を踏み出さなければならない。

2　人優先の交通安全思想

文明化された社会においては，弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通について言うと，道路については，自動車と比較して弱い立場にある歩行者，すべての交通について，高齢者，障害者，子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし，あらゆる施策を推進していくべきである。

3　交通社会を構成する三要素

本計画においては，このような観点から，陸上における①道路交通，②鉄道交通，③踏切道のそれぞれの交通ごとに，計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに，その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には，交通社会を構成する人間，車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について，それら相互の関連を考慮しながら，交通事故の調査・分析や，政策評価を充実させ，可能な限り成果目標を設定した施策を策定し，かつ，これを県民の理解と協力の下，強力に推進する。

(1)　人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運行を確保するため，運転・運行する人間の知識・技能の向上，交通安全意識の徹底，資格制度の強化，指導取締りの強化，運転・運行の管理

の改善，労働条件の適正化等を図り，かつ，歩行者等の安全な移動を確保するため，歩行者等の交通安全意識の徹底，指導の強化等を図るものとする。

また，交通社会に参加する県民一人ひとりが，自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから，交通安全に関する教育，普及啓発活動を充実させる。この場合，交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

さらに，県民自らの意識改革のためには，身近な地域や団体において，地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり，交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど，安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり，地方公共団体においても，それぞれの実情に応じて，かかる仕組みを工夫する必要がある。このようなことから，市町村交通安全計画の作成に当たっては，県の交通安全計画を踏まえつつも，地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに，地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(2)　交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で，それらのエラーが事故に結び付かないように，各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ，高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ，さらに，必要な検査等を実施し，未然に事故を防止する体制を充実させるものとする。

(3)　交通環境に係る安全対策

より安全な交通環境を確立するため，機能分担された道路網の整備，交通安全施設等の整備，交通管制システムの充実，効果的な交通規制の推進，交通に関する情報の提供の充実，施設の老朽化対策等を講じるものとする。

また，交通環境の整備に当たっては，人優先の考えの下，人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより，混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に，道路交通においては，通学路，生活道路，市街地の幹線道路等において，歩道の整備を積極的に実施するなど，人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

4　ＩＴの活用

これら三要素を結び付けるものとして，また，三要素それぞれの施策効果を高めるものとして，情報の役割が重要である。情報社会が急速に進展する中で，安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり，特に，情報通信技術（ＩＴ）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い，また，人間の不注意によるミスを打ち消し，さらには，それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。このようなことから，高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用等を積極的に進める。

また，有効かつ適切な交通安全対策を講じるため，その基礎として，交通事故原因の

総合的な調査や分析の充実強化，必要な研究開発の推進を図るものとする。

5　救急・救助活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図るとともに，被害を最小限に抑えるため，迅速な救急・救助活動の充実，負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また，犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ，交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

6　参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには，国の地方行政機関，県及び市町村，関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに，県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから，県及び市町村の行う交通安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり，県民が主体的に行う交通安全総点検，地域におけるその特性に応じた取組等により，参加・協働型の交通安全活動を推進する。

7　効果的・効率的な対策の実施

現在，県及び市町村では厳しい財政状況にあるが，悲惨な交通事故の根絶に向けて，交通安全対策については，こうした財政状況を踏まえつつも，交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため，地域の交通実態に応じて，少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組むとともに，ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとする。

また，交通の安全に関する施策は多方面にわたっており，これらは相互に密接な関連を有するので，有機的に連携させ，総合的かつ効果的に実施することが肝要である。

これらの施策は，少子高齢化，国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況，交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに，その効果等を勘案して，適切な施策を選択し，これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに，交通の安全は，交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるので，自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに，沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか，地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

8　公共交通における一層の安全の確保

このほか，県民の日常生活を支え，ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保するため，保安監査の充実・強化を図るとともに，事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し，関係機関がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化するものとする。

９　東日本大震災における交通安全施策の推進

東日本大震災により，沿岸部の被災地では，道路，鉄道，交通安全施設など陸上交通に係る施設に甚大な被害を受け，また，津波による大量の災害廃棄物の発生などにより陸上交通の確保に大きな障害が生じた。

復旧に当たっては，陸上交通の安全対策として，道路の破損等に伴う復旧作業，損壊した交通関係施設の補修・整備，大量のがれき処理に伴う搬送車両の対応など被災地ごとに様々な対策が必要となる。このため，「宮城県震災復興計画」（平成23年10月策定）に基づいて推進する交通安全施設復旧整備事業，緊急輸送交通管制施設整備事業，交通安全施設整備事業及び交通管制センター整備事業を踏まえ，交通安全施設等の早期機能回復及び機能強化を推進し，安全かつ円滑な交通環境の確保に努めるものとする。

第１章　道路交通の安全

１　道路交通事故のない社会を目指して

○　人命尊重の理念に基づき，究極的には，交通事故のない社会を目指す。

○　今後は，死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと，事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

２　道路交通の安全についての目標

①　24時間死者数を60人以下とする。
（30日以内死者数についても同様に減少させる。）

②　死傷者数を11,000人以下にする。

３　道路交通の安全についての対策

＜３つの視点＞

①　高齢者及び子どもの安全確保　②　歩行者及び自転車の安全確保

③　生活道路及び幹線道路における安全確保

＜８つの柱＞

①　道路交通環境の整備

②　交通安全思想の普及徹底

③　安全運転の確保

④　車両の安全性の確保

⑤　道路交通秩序の維持

⑥　救急・救助活動の充実

⑦　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

⑧　調査研究の充実

第１節　道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ，高齢者，障害者等を含むすべての人々が，相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

我々は，人命尊重の理念に基づき，究極的には，交通事故のない社会を目指すべきである。積極的に交通安全対策を実施することにより，交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

また，今後とも，死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと，事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

交通社会に参加するすべての県民が交通安全に留意するとともに，より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に，交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており，人優先の交通安全思想の下，歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

交通安全に関しては，様々な施策があるが，それぞれの地域の実情を踏まえた上で，その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。

また，交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるが，このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては，住民に一番身近な市町村の役割が極めて大きい。

その上で，行政，学校，家庭，職場，団体，企業等が役割分担しながらその連携を強化し，また住民が，交通安全に関する各種活動に対して，その計画，実行，評価の各場面において様々な形で積極的に参加し，協働していくことが有効である。

中でも，交通事故被害者等は，交通事故により家族を失い，傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し，理解していることから，交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに，地域の安全性を総合的に高めていくためには，交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

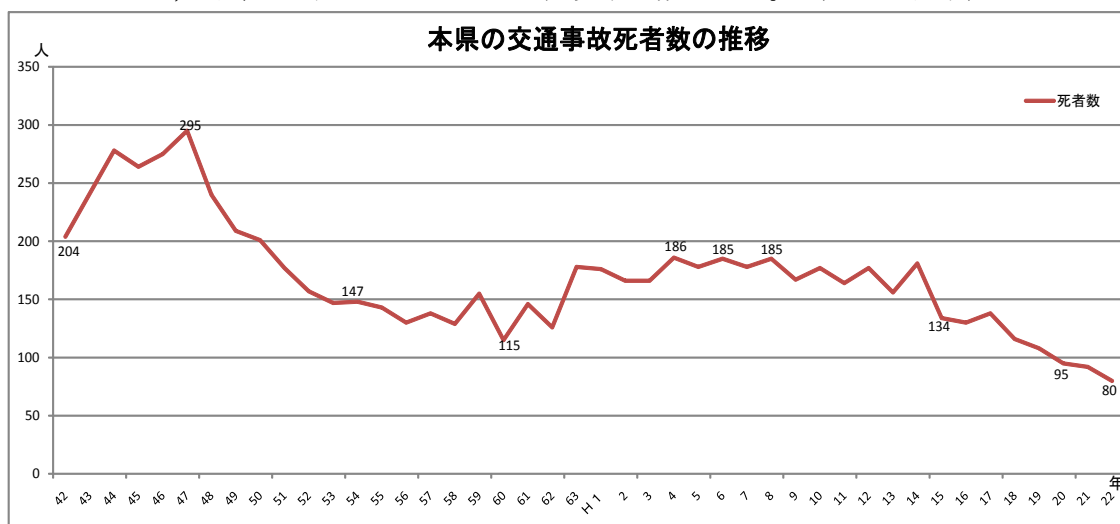
なお，東日本大震災の被災地においては，宮城県震災復興計画等に基づく安全・安心まちづくりに併せて計画的かつ積極的に交通安全対策を推進する必要がある。

第２節　道路交通の安全についての目標

１　道路交通事故の現状と今後の見通し

（１）道路交通事故の現状

本県の交通事故による24時間以内の死者数は，昭和47年に295人を数えたが，昭和48年以降着実に減少に向かい，昭和53年には147人とほぼ半減した。その後も，増減を繰り返しながらも全体として減少傾向が継続し，昭和60年には115人まで減少した。昭和61年以降，平成14年までは，前年比で増減を繰り返す，いわゆるのこぎり状に推移した。その間の平成４年に186人，平成６年及び８年にそれぞれ185人と高い数値で推移した。その後，平成15年から17年までは130人台まで減少し，平成18年以降は，５年連続で減少している。特に，平成20年には昭和32年以来，52年ぶりの二桁となる95人まで減少し，第８次宮城県交通安全計画で掲げた24時間死者の抑止目標であった「97人以下」を２年前倒しで達成した。

さらに，昨年は80人とピーク時の３割以下に減少した。（グラフ参照）

30日以内死者数（事故発生から30日以内に死亡した人数）についても近年減少傾向を示している。

また，近年，死傷者数と交通事故件数についても，平成16年の18,128人，14,081件をピークに減少が続いており，20年には死傷者数が13,854人となり，死者数と同様に第８次宮城県交通安全計画の目標を達成し，22年中の死傷者数は13,403人となったところであるが，絶対数としては依然として高い状態で推移している。

近年の交通死亡事故の発生状況をみると，その特徴は次のとおりである。

①　65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており，全死者数の約５割を占めている。このうち，高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の６割以上を占めている。また，近年，高齢運転者による死亡事故件数が増加している。

②　16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており，特に自動車乗車中の減少が顕著である。

③　最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

近年の交通死亡事故が減少している理由としては，道路交通環境の整備，交通安全思想の普及徹底，安全運転の確保，車両の安全性の確保，道路交通秩序の維持，救急・救助活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが，定量的に示すことができる主な要因としては，次のものが挙げられる。

①　悪質・危険性の高い違反による事故の減少

②　シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下

③　危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下

④　歩行者の法令違反の減少

⑤　車両の安全性の向上

（２）道路交通を取り巻く状況の展望

本県の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると，運転免許保有者数は，今後一定期間は増加することが見込まれるが，車両保有台数など道路交通需要については，今後減少することが見込まれる。

このような中，交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加，中でも高齢者の運転免許保有者の増加は，道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

２　交通安全計画における目標

24時間交通事故死者数60人以下（30日以内死者数についても同様に減少させる。）
交通事故死傷者数11,000人以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが，一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから，本計画の計画期間である平成27年までには，年間の24時間死者数を60人以下にすることを目指すものとする。

30日以内死者数についても，24時間死者数と同様に減少を目指すものとする。

(参考)
第９次交通安全基本計画（国）においては，

- ○　24時間交通事故死者数3,000人以下
- ○　30日以内死者数3,500人以下
- ○　交通事故死傷者数70万人以下

としており，年間の30日以内死者数が3,500人となると，人口10万人当たりの30日以内死者数は2.8人となる。国際道路交通事故データベース（ＩＲＴＡＤ）がデータを公表している29か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに，我が国は2008年では4.7人と6番目に少ないが，この目標を達成した場合には，他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ，最も少ない国となる。

「平成30年を目途に，交通事故死者数を半減させ，これを2,500人以下とし，世界一安全な道路交通の実現を目指す」ということが平成22年に国が設定した中期目標であり，この目標を達成すると，上記国際比較における数値は2.3人にまで減少するが，中期目標の達成以前に，本計画の計画期間において，世界一安全な道路交通が実現できることとなる。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが，今後は，更に死者数の減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり，事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み，平成27年までに，年間の死傷者数を11,000人以下とすることを目指すものとする。

さらに，諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても，道路交通事故死者数全体の減少割合と同程度又はそれ以上の割合で減少させることを目指すものとする。

そのため，県を始めとする関係行政機関及び関係団体は，県民の理解と協力の下，第３節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進するものとする。

第３節　道路交通の安全についての対策

１　道路交通安全対策を考える視点

近年，道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることにかんがみると，これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。このため，従来の交通安全対策を基本としつつ，経済・社会情勢，交通情勢の変化等に対応し，また，実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し，より効果的な対策への改善を図るとともに，有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては，可能な限り，対策ごとの目標を設定するとともに，その実施後において検証を行い，必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から，①道路交通環境の整備，②交通安全思想の普及徹底，③安全運転の確保，④車両の安全性の確保，⑤道路交通秩序の維持，⑥救急・救助活動の充実，⑦損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進，⑧調査研究の充実といった８つの柱により，交通安全対策を実施する。

その際，最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると，今後対策を実施していくに当たっては，特に，次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

（１）高齢者及び子どもの安全確保

本県における交通事故死者に占める高齢者の割合が高いこと，今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると，高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には，多様な高齢者の実態を踏まえたきめ細かい総合的な交通安全対策を推進するべきであり，また，交通のモードによる相違，すなわち，高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と，自動車を運転する場合の相違に着目し，それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に，後者については，今後，高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから，高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また，加齢による身体機能の変化にかかわりなく，高齢者が交通社会に参加することを可能にするため，年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき，バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに，高齢者の交通安全を図っていくためには，交通安全活動を，高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや，高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから，地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

加えて，高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であ

る。安心して子どもを産み，育てることができる社会を実現するためには，防犯の観点はもちろんのこと，子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため，子どもの安全を確保する観点から，通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

（２）歩行者及び自転車の安全確保

本県では，平成21年中及び22年中，歩行中の交通事故死者数が自動車乗車中の交通事故死者数を上回り，全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合は約３割となった。

特に，高齢者では歩行中の死者の割合が約８割を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには，自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり，特に，高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ，人優先の考えの下，通学路，生活道路，市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど，歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車については，自動車と衝突した場合には被害を受ける反面，歩行者と衝突した場合には加害者となるため，それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには，生活道路や市街地の幹線道路において，自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう，自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり，特に，都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては，自転車交通の在り方や多様な交通手段のそれぞれの分担の在り方を含め，まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

また，自転車は，幼児から高齢者まで幅広く多様な用途で利用する県民の身近な交通手段であり，今後，利用の進展が見込まれる。他方，自動車等と同様に交通ルールを遵守しなければならないという意識は十分浸透せず，自転車利用者のルール違反とマナーの低下が社会問題化している。このため，交通安全教育等の充実による交通ルールの周知と歩行者と自転車を分離する等の自転車通行環境の確立に努め，良好な自転車通行秩序の実現を図る必要がある。

さらに，都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には，関係機関や地域住民と連携した自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

（３）生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員5.5メートル未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると，全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており，全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。

また，歩行者・自転車利用者の死者数，死傷者数の割合も高い水準で推移している。

このような状況を踏まえると，今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備，交通指導取締りの強化，安全な走行の普及等の対策を講じるとともに，幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通の円滑化を推進するなど，生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。このためには，地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり，対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また，依然として，交通事故死者数の約６割を占める幹線道路における対策については，①事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確にし，②蓄積した効果データを活用し，事故原因に即した効果の高い対策を立案し，③対策完了後の効果を検証し，その結果を次の新たな対策の検討に反映する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進し，交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

２　講じようとする施策

（１）道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については，これまでも宮城県公安委員会や道路管理者等の関係機関が連携し，幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり，幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし，本県においては，全死傷事故件数の約半数，全死者数の約６割を幹線道路における事故が占めている。

このような状況から，引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で，交通事故の発生割合が増加する傾向のある生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり，今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては，次の２つの基本戦略に基づき，引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○　施策パフォーマンスの追求

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには，限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため，科学的なデータや，地域の顕在化したニーズ等に基づき，事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で，地域の実情を踏まえつつ，生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進する。

○　地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには，地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから，計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力してもらう仕組みをつくるなど，道路交通環境整備における地域や住民の主体性を

重視する取組を推進する。

また，少子高齢化が一層進展する中で，子どもを事故から守り，高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から，安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

ア　生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は，主として「車中心」の対策であり，歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず，また，生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。生活道路における事故の占める割合が増加傾向にあるほか，歩行者の死者数は全死者数の約３割を占めている。

このため，地域の協力を得ながら，通学路，生活道路，市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど，「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり，特に交通の安全を確保する必要がある道路においては，歩道等の交通安全施設等の整備，効果的な交通規制の推進等，きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度抑制や，自動車，自転車，歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

（ア）生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において，県公安委員会及び道路管理者が連携し，歩道整備，車両速度の抑制，通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を，地域住民の主体的参加の下で実施する。そのため，計画策定の段階から地域住民が参画し，ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに，関係者間での合意形成の下，様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して，その実施に取り組むものとする。

県公安委員会においては，交通規制，交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進する。具体的には，生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため，速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速３０キロメートルとするほか，道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のＬＥＤ化，路側帯の設置・拡幅，ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心に信号機の高度化，光ビーコン，交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等，交通流円滑化対策を実施するとともに，高齢者，障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。バリアフリー新法）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機，高齢者等感応信号機，歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備，歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより事故を防止する歩車分離式信

号の導入を推進する。
道路管理者においては，歩道の整備等により，安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策，ハンプ，クランク等車両速度を抑制する道路構造等により，歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策，外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。
また，通過車両の進入を抑え，歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため，歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため，車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路），コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため，車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）等の整備を推進するとともに，道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化，標示板の共架，設置場所の統合・改善，道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い，見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

（イ）通学路等の歩道整備等の推進
小学校，幼稚園，保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため，通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。この際，市街地など歩道等の整備が困難な地域においては，路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて，安全・安心な歩行空間の創出を推進する。
このほか，押ボタン式信号機，歩行者用灯器等の整備，立体横断施設の整備，横断歩道等の拡充により，通学路等の整備を図る。

（ウ）高齢者，障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
○　高齢者や障害者等を含めすべての人が安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため，駅，公共施設，福祉施設，病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。
このほか，歩道の段差・傾斜・勾配の改善，バリアフリー対応型信号機，歩車分離式信号，エスコートゾーン，昇降装置付立体横断施設，歩行者用休憩施設，自転車駐輪場，障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて，高齢者，障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに，高齢運転者の増加に対応するため，信号灯器のＬＥＤ化，道路標識の高輝度化等を推進する。
また，駅前等の交通結節点において，エレベーター等の設置，スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設，交通広場等の整備を推進し，歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に，バリアフリー新法に基づき，重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては，公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ，誰もが歩きやすい幅の広い歩道，道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整

備を面的に整備し，ネットワーク化を図る。

さらに，視覚障害者誘導用ブロック，歩行者用の案内標識，バリアフリーマップ等により，公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

○　横断歩道，バス停留所付近の違法駐車等の悪質性，危険性，迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに，高齢者，障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても，放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(エ) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため，「無電柱化に係るガイドライン」に沿って，安全で快適な通行空間の確保，良好な景観・住環境の形成，災害の防止，情報通信ネットワークの信頼性の向上，歴史的街並みの保全，観光振興，地域文化の振興，地域活性化等に資する道路において，地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。特に，高齢者や障害者等の利用の多い道路では，改築事業等と併せた無電柱化を積極的に推進する。

イ　幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については，交通事故対策への投資効率を最大限に高めるため，事故の危険性が高い特定の区間を選定し，事故要因に即した効果の高い対策を実施する「成果を上げるマネジメント」を推進する。

また，基本的な交通の安全を確保するため，高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに，他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

さらに，一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

(ア) マネージメントサイクルを適用した事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって，効果を科学的に検証しつつ，マネジメントサイクルを適用することにより，効率的・効果的な実施に努め，少ない予算で最大の効果を獲得できるよう，次の手順を踏まえた「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

○　国道・県道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ，死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等，事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

○　事故データより，卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で，今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ，事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

○　対策完了後は，対策の効果を分析・評価し，必要に応じて追加対策を行うなど，評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

（イ）事故危険箇所対策の推進

宮城県交通安全マネジメント委員会などを活用し，特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として抽出・指定し，宮城県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては，信号機の新設・高度化，歩車分離式信号の運用，道路標識の高輝度化等，歩道等の整備，交差点改良，視距の改良，付加車線等の整備，中央帯の設置，バス路線等における停車帯の設置及び防護さく，区画線等の整備，道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

（ウ）幹線道路における交通規制

一般道路については，交通の安全と円滑化を図るため，道路の構造，交通安全施設の整備状況，交通の状況等を勘案しつつ，速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い，その適正化を図る。

また，新規供用の高速自動車国道等については，道路構造，交通安全施設の整備状況等を勘案し，安全で円滑な交通を確保するため，適正な交通規制を実施するとともに，既供用の高速自動車国道等については，交通流の変動，道路構造の改良状況，交通安全施設の整備状況，交通事故の発生状況等を総合的に勘案して，交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に，交通事故多発区間においては，大型貨物自動車等の通行区分規制，追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制，速度規制等の必要な安全対策を推進する。交通事故発生時，天候不良等の交通障害発生時においては，その状況に即し，臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し，二次事故の防止を図る。

（エ）重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には，速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに，事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより，当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

（オ）適切に機能分担された道路網の整備

○　高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに，歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し，歩行者，自転車，自動車等の異種交通の分離を図る。

○　一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し，より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

○　通過交通の排除と交通の効果的な分散により，都市部における道路の著しい混雑，交通事故の多発等の防止を図るため，バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

○　幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては，通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により，生活環境を向上させるため，補助的な幹線道路，区画道路，歩行者専用道路等の系統的な整備，区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

○　県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し，道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境の整備を推進する。

（カ）高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては，緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から，交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに，渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業，適切な道路の維持管理，道路交通情報の提供等を積極的に推進し，安全水準の維持，向上を図る。

○　安全で円滑な自動車交通を確保するため，事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について，雨天，夜間等の事故要因の詳細な分析を行い，これに基づき中央分離帯強化型防護さく，自発光式視線誘導標，高機能舗装，高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに，道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については，対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン，高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上，凹凸型路面標示の設置，中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。また，逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど，総合的な事故防止対策を推進する。

　また，事故発生後の救急・救助活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに，高速自動車国道におけるヘリコプターによる救急・救助活動を支援する。

○　過労運転やイライラ運転を防止し，安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため，本線拡幅やインターチェンジの改良，事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策，休憩施設の混雑解消等を推進する。

○　道路利用者の多様なニーズにこたえ，道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ※）及びＩＴＳスポット等の整備・拡充を図るとともに，渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため，インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提

※ VICS : Vehicle Information and Communication System

供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

（キ）改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し，安全かつ円滑・快適な交通を確保するため，次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

○　歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため，歩道等を設置するための既存道路の拡幅，バイパスの整備と併せた道路空間の再配分，自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

○　交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため，交差点のコンパクト化，立体交差化等を推進する。

○　道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから，交通流の実態を踏まえつつ，沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備，植樹帯の設置，路上駐停車対策等の推進を図る。

○　商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため，これらの者の交通量や通行の状況に即して，幅の広い歩道，自転車道，コミュニティ道路，歩車共存道路等の整備を推進する。

○　交通混雑が著しい市街地，鉄道駅周辺等において，人と車の交通を体系的に分離するとともに，歩行者空間の拡大を図るため，地区周辺の幹線道路，交通広場等の総合的な整備を図る。

○　歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において，地区内の交通と観光交通，通過交通を適切に分離するため，歴史的地区への誘導路，地区内の生活道路，歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

（ク）交通安全施設等の高度化

○　道路の構造及び交通の実態を勘案して，交通事故が発生する危険性が高い所等に信号機を設置する。既存の信号機については，交通状況の変化に合理的に対応できるように，歩車分離化，集中制御化，プロファイル化，系統化，速度感応化，多現示化，右折感応化等の高度化を推進する。特に，幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については，信号機の閑散時半感応化，閑散時押ボタン化を推進する。

○　道路の構造，交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために，道路標識の高輝度化等，高機能舗装，高視認性区画線の整備等を推進するほか，交通事故発生地点を容易に把握し，速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに，自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

また，見通しの悪いカーブで，対向車が接近してくることを知らせる対向車

接近システムの整備を推進する。

ウ　交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について，平成20年度から24年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成21年３月31日閣議決定）に基づき，県公安委員会及び道路管理者が連携し，事故実態の調査・分析を行いつつ，次の方針により重点的，効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより，道路交通環境を改善し，交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また，平成25年度以降も，交通事故発生状況等を勘案し，総合的かつ計画的な歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業の推進を図る。

（ア）歩行者対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下，「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに，少子高齢社会の進展を踏まえ，歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行区間の確保を図る。

また，生活道路におけるゾーン対策（コンパクト・コミュニティ・ゾーン対策）を推進し，ゾーン内の最高速度30㎞/ｈの区域規制や路側帯の拡幅と車道中央線の抹消などを行い，人優先の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。ゾーン対策に当たっては，地域住民，自治体，道路管理者，警察で構成する協議会を立ち上げるなど，住民の円滑な合意形成がなされるように努める。

さらに，無電柱化の推進，安全上課題のある踏切の対策等による歩行者等の安全な通行空間の確保を図る。

（イ）自転車通行環境の確立

良好な自転車交通秩序を実現するため，自転車専用の走行空間を整備するとともに自転車と歩行者の分離を進める。更には，道路ネットワークの連続性を考慮して整備を推進する。

○　自転車専用の走行空間の整備

自転車通行環境の整備困難な道路においても「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」の交通規制を見据えた道路を抽出するなどして整備を図る。

また，パーキング・メーター及びパーキングチケット発給設備の設置された道路においては，その利用率が低い設備を撤去することにより，自転車道等の整備を推進する。

○　自転車と歩行者の分離

普通自転車歩道通行可交通規制が実施されている歩道について，歩行者の通行量が極めて少ない場合及び車道の交通量が多く自転車が車道通行が危険な場合を除き交通規制の見直しを行う。

また，普通自転車歩道通行可交通規制が実施され，普通自転車通行指定部分の指定がある場合を除き，自転車横断帯撤去の見直しを行う。

（ウ）幹線道路対策の推進

幹線道路では，交通事故が特定の区間に集中して発生していることから，事故危険箇所など，事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際，事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき，信号機の高度化，交差点改良等の対策を実施する。

（エ）交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため，信号機の高度化，交差点の立体化，開かずの踏切の解消等を推進するほか，駐車対策を実施することにより，交通容量の拡大を図り，交通の円滑化を推進するとともに，併せて，自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

（オ）ＩＴ化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

○　交通に関する情報の収集，分析及び伝達並びに信号機，道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため，交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図る。

○　幹線道路において，交通の変動実態を的確に把握し，予想される変動に対応した信号制御を行うため，集中制御化，プロファイル化，系統化，閑散時押ボタン化・半感応化，多現示化，右折感応化等の信号機の高度化を図る。

また，交通流の変動にきめ細かに対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図る。

○　最先端のＩＴ等を用いて，光ビーコンの整備拡充，交通管制センターの高度化等により新交通管理システム（ＵＴＭＳ）を推進するとともに，情報収集・提供環境の拡充等により，道路交通情報提供の充実等を推進し，安全で快適な道路環境の実現を図る。

（カ）道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては，道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから，地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに，道路利用者等が日常感じている意見について，「標識ＢＯＸ」及び「信号機ＢＯＸ」（はがき，インターネット等を利用して，運転者等から道路標識，信号機等に関する意見を受け付けるもの），「道の相談室」等を活用して取り入れ，道路交通環境の整備に反映する。

また，安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため，事業の

進ちょく状況，効果等について積極的に公表する。

（キ）連絡会議等の活用

県警察と道路管理者の間で設置している「宮城県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」，「宮城県交通安全マネジメント委員会」を活用し，学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画，評価，進行管理等に関して協議を行い，的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

（ク）交通危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合において，道路管理者等との現場点検（一次点検）を行い，再発防止のため，必要と認められる道路環境の改善を図るとともに，同様の交通事故の発生を防ぐために県内全域において，道路環境の交通危険箇所を発見（二次点検）し，必要と認められる措置を講ずる二次点検プロセスを効果的に推進する。

エ　効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し，その他交通の安全と円滑を図り，道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能，道路の構造，交通安全施設の整備状況，交通流・量の状況等地域の実態等に応じ，既存の交通規制を見直すなど，規制内容をより合理的なものにするよう努める。

また，宮城県公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し，効果的な交通規制を行う。

（ア）地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では，駐停車禁止，転回禁止，指定方向外進行禁止，進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を，また，生活道路では，一方通行，指定方向外進行禁止等の組合せなど，通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか，歩行者用道路，車両通行止め，路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

（イ）安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため，計画的に都市部における交通規制を推進し，交通流・量の適切な配分・誘導を図る。

また，路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

（ウ）より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため，県警察において交通規制の種類に応じ，当

該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し，その結果，交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には，交通規制の内容の変更又は交通規制の解除，道路利用者に対する交通規制の理由の説明，道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け，地方公共団体，民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には，平成21年及び22年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき，最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを推進する。また，駐車規制については，必要やむを得ない貨物自動車等の荷さばき，客待ちタクシー，二輪車，商店街（買物客），駅前等の対策を重点に，駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに，信号制御については，歩行者，自転車の視点で，信号をより守りやすくするために，「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」，「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

オ　自転車利用環境の総合的整備

（ア）快適な自転車環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け，自転車の役割と位置付けを明確にした上で，乗用車から自転車への転換を促進する。このためには，歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて，歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り，増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど，安全で快適な自転車利用環境を創出する。

さらに，自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や，ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

（イ）安全な自転車通行環境の整備

自転車交通量が多いなど，自転車の安全対策を図るべき道路においては，自転車道や自転車専用通行帯，歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進する。

（ウ）自転車等の駐車対策

自転車等の駐車対策については，自転車等駐車対策協議会の設置，総合計画の策定を促進するとともに，自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

また，大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。

さらに，自転車駐車場等の整備を促進するとともに，自転車駐車場等を整備する民間事業者を地方公共団体とともに国が支援することで，更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため，地方公共団体，道路管理者，県警察，鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し，地域の状況に応じ，条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に，バリアフリー新法に基づき，市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては，高齢者，障害者等の移動の円滑化に資するため，自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化，広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

カ　高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（ＩＴ）等を用いて，人と道路と車とを一体のシステムとして構築し，安全性，輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに，渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ＩＴＳ）を引き続き推進する。

（ア）道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため，リアルタイムな渋滞情報，所要時間，規制情報等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳの整備・拡充を推進するとともに，高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また，詳細な道路交通情報の収集・提供のため，光ビーコン，ＩＴＳスポット等のインフラの整備を推進するとともに，インフラからの情報を補完するものとして，リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を含む広範な道路交通情報を集約・配信し，道路交通管理にも活用するグリーンＩＴＳについて産・官・学の連携の下，実現を図る。

（イ）新交通管理システムの推進

高度化された交通管制センターを中心に，個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として，交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより，高度な交通情報提供，車両の運行管理，公共車両の優先通行，交通公害の減少，安全運転の支援，歩行者の安全確保等を図り，交通の安全及び快適性を確保しようとするＵＴＭＳの構想に基づき，システムの充実，キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

（ウ）スマートウェイの推進

ＥＴＣの通信技術をベースとしたＩＴＳスポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していく。

ＩＴＳスポットの活用により，ＥＴＣに加え，広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス，ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現する。

キ　交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し，道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため，バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策，交通管制の高度化等に加えて，パークアンドライドの推進，情報提供の充実，相乗りの促進，時差通勤・通学，フレックスタイム制の導入等により，道路利用の仕方に工夫を求め，輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図るＴＤＭを，広報・啓発活動を行い，その定着化を図りながら推進する。

（ア）公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について，バス専用・優先レーンの設定，パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進する。また，鉄道，バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより，利用を促進し，公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに，鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し，乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより，利用者の利便性の向上を図るとともに，鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために，パークアンドライド駐車場，自転車道，駅前広場等の整備を促進し，交通結節機能を強化する。

（イ）自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため，自動車相乗りの促進，共同配送システムの構築等による物流の効率化等の促進を図る。

ク　災害に備えた道路交通環境の整備

（ア）災害に備えた道路の整備

地震，豪雨，豪雪，津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため，緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また，豪雨・豪雪時等においても，安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため，道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては，津波による人的被害を最小化するため，道路利用者への早期情報提供，迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため，津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また，地震・津波等の災害発生時に盛土構造道路等を一時的な避難所として活用するとともに「道の駅」についても防災拠点としての活用を検討する。

なお，「道の駅」は地震・津波等の災害発生時に一時的な避難場所等となることから，駅の立地条件等の特性を踏まえ，必要に応じて防災設備等の充実を図り，活用を推進する。

（イ）災害に強い交通安全施設等の整備

地震，豪雨，豪雪，津波等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため，交通管制センター，交通監視カメラ，各種車両感知器，交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入，交通規制資機材の整備を推進するとともに，節電対策として信号灯器のＬＥＤ化の推進，防災機能を有する高機能信号機の開発，交通信号機・制御器の防水機能の強化と設置する高さの改良を行うほか，災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため，予備電源として自動起動型信号機電源付加装置や可搬式発動発電機等の整備を推進する。

また，県警察においては，警察庁がオンライン接続された各都道府県警察の交通管制センターからリアルタイムに収集した詳細な交通情報を災害時の交通管理に活用できるよう広域交通管制システムを効果的に活用する。

なお，東日本大震災で被災した津波情報表示板について迅速に復旧するとともに，緊急地震速報等による情報表示について検討するほか，津波浸水想定区域の見直し後，津波浸水想定区域表示板について設置を推進する。

（ウ）災害発生時における交通規制

災害発生時は，必要に応じて緊急交通路を確保し，それに伴う混乱を最小限に抑えるため，被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また，災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため，信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに，災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

（エ）災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において，道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し，復旧や緊急交通路，緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため，地震計，交通監視カメラ，車両感知器，道路情報提供装置，道路管理情報システム等の整備を推進するとともに，インターネット等情報通信技術（ＩＴ）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また，宮城県内の交通規制情報について，道路管理ＧＩＳシステムの整備を行い，インターネット通信網により，視覚的に地図上での規制情報の迅速な提供を推進する。

ケ　総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り，都市機能の維持及び増進に寄与するため，交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

（ア）秩序ある駐車の推進

道路環境，交通実態，駐車需要等の変化に伴い，より良好な駐車秩序を確立するため，時間，曜日，季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と，道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い，駐車の効用にも十分配意して，個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

（イ）違法駐車対策の推進

○　悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を指向して，地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインに基づいた取締りを推進する。

また，道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は，取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

○　運転者の責任を追及できない放置車両について，当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り，使用者責任を強力に追及する。他方，交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については，運転者の責任追及を徹底する。

（ウ）駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し，安全かつ円滑な道路交通を確保するため，駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ，次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

○　駐車場整備に関する調査を推進し，自動車交通が混雑する地区等において，駐車場整備地区の指定を促進するとともに，当該地区において計画的，総合的

な駐車対策を行うため，駐車場整備計画の策定を推進する。

○　大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに，民間駐車場の整備を促進する。

　また，都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において，公共駐車場の整備を積極的に推進する。

○　既存駐車場の有効利用を図るため，駐車場案内システム・駐車誘導システムの高度化を推進する。

　また，郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し，市街地での交通の混雑を回避するため，パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進する。

（エ）違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

　違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し，県民への広報・啓発活動を行うとともに，関係機関・団体との密接な連携を図り，地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により，住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

（オ）ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

　必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に，地域の駐車管理構想を見直し，自治会，地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善，道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進，自治体や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷さばきスペース整備の働き掛け，違法駐車の取締り，積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

コ　道路交通情報の充実

　安全で円滑な道路交通を確保するためには，運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり，高度化，多様化する道路交通情報に対する県民のニーズに対応し，適時・適切な情報を提供するため，情報通信技術（ＩＴ）等を活用して，道路交通情報の充実を図る必要がある。

（ア）情報収集・提供体制の充実

　多様化する道路利用者のニーズにこたえて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより，安全かつ円滑な道路交通を確保するため，光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ，交通監視カメラ，路側通信システム，車両感知器，交通情報板，道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

（イ）ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化

ＩＴＳの一環として，運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳやＩＴＳスポットの整備・拡充を積極的に図ることにより，交通の分散を図り，交通渋滞を解消し，交通の安全と円滑化を推進する。

また，高度化された交通管制センターを中心に，個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし，高度な交通情報提供，車両の運行管理，公共車両の優先，交通公害の減少，安全運転の支援，歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとするＵＴＭＳの構想に基づき，システムの充実，キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

さらに，運転者に対して，周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システムを推進するとともに，リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

（ウ）適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制，不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき，事業者に対する指導・監督を行い，交通情報提供事業の適正化を図るなどにより，県警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

（エ）分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識及び中央線変移システムの整備を推進する。また，主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において，ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに，地図を活用した多言語表記の実施等により，国際化の進展への対応に努める。

サ　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（ア）道路の使用及び占用の適正化等

○　道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置，工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては，道路の構造を保全し，安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに，許可条件の履行，占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

○　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については，実態把握，強力な指導取締りによりその排除を行い，特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに，道路上から不法占用物件等を一掃するためには，沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから，不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い，「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお，道路工事調整等を効果的に行うため，図面を基礎として，デジタル地図を活用し，データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの段階的な活用の拡大を図る。

○　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については，無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため，施工時期や施工方法を調整する。

さらに，掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

（イ）休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して，都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

（ウ）子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し，路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに，都市における良好な生活環境づくり等を図るため，社会資本整備重点計画等に基づき，住区基幹公園，都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに，繁華街，小住宅集合地域，交通頻繁地域等，子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に，優先的に，主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに，公立の小学校，中学校及び高等学校の校庭及び体育施設，社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

（エ）道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し，又は交通の危険を防止するため，道路の破損，欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には，道路法（昭和27年法律第180号）に基づき，迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

また，道路との関係において必要とされる車両の寸法，重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため，指導取締りの推進を図る。

（オ）地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては，冬期の安全な道路交通を確保するため，冬期積雪・凍結路面対策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施，交差点等における消融雪施設等の整備，流雪溝，チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに，安全な道路交通の確保に資するため，気象，路面状況等を収集し，道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

シ　被災地の交通安全対策

（ア）震災復興地域における交通の安全と円滑の確保

東日本大震災被災地の復興の本格化に伴い，被災地及びその周辺地域における交通量の増加等が予想されることから，自治体，交通安全関係団体等と緊密に連携して被災地における交通の安全と円滑を確保する。

（イ）震災廃棄物仮置場周辺道路の交通安全対策

県内に設置された震災廃棄物仮置場周辺道路の交通事故防止を図るため，関係機関・団体と連携して交通安全体対策を推進する。

（２）交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は，自他の生命尊重という理念の下に，交通社会の一員としての責任を自覚し，交通安全意識と交通マナーの向上に努め，相手の立場を尊重し，他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で，重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには，人間の成長過程に合わせ，生涯にわたる学習を促進して県民一人一人が交通安全の確保を自らの課題としてとらえるよう意識の改革を促すことが重要である。

また，人優先の交通安全思想の下，高齢者，障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心をはぐくむとともに，交通事故被害者等の痛みを思いやり，交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため，交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し，幼児から成人に至るまで，心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに，高齢社会が進展する中で，高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに，他の世代に対しても高齢者の特性を知り，その上で高齢者を保護し，また，高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

さらに，自転車を使用することが多い児童，中学生及び高校生に対しては，将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては，学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳，総合的な学習の時間，特別活動及び自立活動など，教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指

導に努めるとともに，学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し，児童生徒などに対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒などに対しては，その障害の特性を踏まえ，交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては，参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ，教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして，国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう，必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については，県，市町村，警察，学校，関係民間団体，地域社会，企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし，互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市町村職員や教職員の指導力の向上を図るとともに，地域における民間の指導者を育成することなどにより，地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また，地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため，高齢者を中心に，子ども，親の３世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに，交通安全教育・普及啓発活動の効果について，評価・効果予測手法を充実させ，検証・評価を行うことにより，効果的な実施に努めるとともに，交通安全教育・普及啓発活動の意義，重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

ア　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（ア）幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は，心身の発達段階や地域の実情に応じて，基本的な交通ルールを遵守し，交通マナーを実践する態度を習得させるとともに，日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため，紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど，分かりやすい指導に努めるとともに，指導資料の作成，教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては，遊びによる生活指導の一環として，交通安全に関する指導を推進するとともに，母親クラブ等の組織化を促進し，その活動の強化を図る。

関係機関・団体は，幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより，幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに，幼児の保護者が常に幼児の手本とな

って安全に道路を通行するなど，家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また，交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導，保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

（イ）児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育は，心身の発達段階や地域の実情に応じて，歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに，道路及び交通の状況に応じて，安全に道路を通行するために，道路交通における危険を予測し，これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，体育，道徳，総合的な学習の時間，特別活動など学校の教育活動全体を通じて，歩行者としての心得，自転車の安全な利用，乗り物の安全な利用，危険の予測と回避，交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し，効果的なものとするため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室の推進，教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体等は，小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに，児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また，児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり，歩行中，自転車乗用中等実際の交通の場面で，児童に対し，基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに，交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導，児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

（ウ）中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は，日常生活における交通安全に必要な事柄，特に，自転車で安全に道路を通行するために，必要な技能と知識を十分に習得させるとともに，道路を通行する場合は，思いやりをもって，自己の安全ばかりでなく，他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，保健体育，道徳，総合的な学習の時間，特別活動など学校の教育活動全体を通じて，歩行者としての心得，自転車の安全な利用，自動車等の特性，危険の予測と回避，標識等の意味，応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し，効果的なものとするため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室の推進，教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を

実施する。

関係機関・団体は，中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣，情報の提供等の支援を行うとともに，地域において，保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

（エ）高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は，日常生活における交通安全に必要な事柄，特に，二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために，必要な技能と知識を習得させるとともに，交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，保健体育，総合的な学習の時間，特別活動など学校の教育活動全体を通じて，自転車の安全な利用，二輪車・自動車の特性，危険の予測と回避，運転者の責任，応急手当等について更に理解を深めるとともに，生徒の多くが，近い将来，普通免許等を取得することが予想されることから，免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に，二輪車・自動車の安全に関する指導については，生徒の実態や地域の実情に応じて，安全運転を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら，安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに，実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し，効果的なものとするため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室の推進，教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は，高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣，情報の提供等の支援を行うとともに，地域において，高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また，小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに，交通安全活動への積極的な参加を促す。

（オ）成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は，自動車等の安全運転の確保の観点から，免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか，社会人，大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は，自動車教習所における教習が中心となることから，教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は，運転者としての社会的責任の自覚，安全運転に必要な技能及び技術，特に危険予測・回避の能力の向上，交通事故被害者等の心情

等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし，県公安委員会が行う各種講習，自動車教習所，民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者，運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は，安全運転管理者，運行管理者等を法定講習，指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ，事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めるとともに，自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において，高度な運転技術，指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図る。

また，社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど，公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに，関係機関・団体，交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては，学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ，関係機関・団体等と連携し，交通安全教育の充実に努める。

（カ）高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は，加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに，道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため，自治体は，高齢者に対する交通安全指導担当者の養成，教材・教具等の開発等，指導体制の充実に努めるとともに，シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また，関係団体，交通ボランティア，医療機関・福祉施設関係者等と連携して，高齢者の交通安全教室等を開催するとともに，高齢者に対する社会教育活動・福祉活動，各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に，家庭訪問による個別指導，高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合，高齢者の自発性を促すことに留意しつつ，高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし，反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また，高齢運転者に対しては，高齢者講習の内容の充実及び更新時講習における高齢者学級の編成を進めるほか，関係機関・団体，自動車教習所等と連携し，高齢運転者認定教育（運転免許取得者教育４号課程）の活用や個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催するなど，高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに，その自発的な受講の促進に努める。電動車いすを利用する高齢者に対しては，電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して，購入時の指導・助言を徹底するとともに，安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

さらに，地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため，シルバーリー

ダーを対象とした安全運転教育を実施する。

加えて，地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう，交通安全母の会の活動や，高齢者を中心に，子ども，親の３世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

（キ）障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては，交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため，地域における福祉活動の場を利用するなどして，障害の程度に応じ，きめ細かい交通安全教育を推進する。

また，手話通訳員の配置，字幕入りビデオの活用等に努めるとともに，身近な場所における教育機会の提供，効果的な教材の開発等に努める。

さらに，自立歩行ができない障害者に対しては，介護者，交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

（ク）外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し，我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに，最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実を図り，効果的な交通安全教育に努める。

また，外国人を雇用する使用者等を通じ，外国人の講習会等への参加を促進する。

イ　効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては，受講者が，安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し，かつ，その必要性を理解できるようにするため，参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は，交通安全教育に関する情報を共有し，他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与，講師の派遣及び情報の提供等，相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また，受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保，教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに，交通安全教育の効果を確認し，必要に応じて教育の方法，利用する教材の見直しを行うなど，常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

ウ　交通安全に関する普及啓発活動の推進

（ア）交通安全運動の推進

県民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り，交通ルールの遵守と正

しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに，県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として，宮城県交通安全対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して，交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては，高齢者の交通事故防止，子どもの交通事故防止，シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底，夜間（特に薄暮時）における交通事故防止，自転車の安全利用の推進，飲酒運転の根絶等，交通情勢に即した事項を設定するとともに，地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため，必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては，事前に，運動の趣旨，実施期間，運動重点，実施計画等について広く県民に周知することにより，市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに，県民本位の運動として展開されるよう，事故実態，住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また，地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティア等の参加促進を図り，参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により，交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

さらに，事後に，運動の効果を検証，評価することにより，一層効果的な運動が実施されるよう配意する。

（イ）飲酒運転根絶の推進

車を運転する者は，飲酒運転が引き起こす事故の重大性，一瞬にして人命を奪う車の危険性を十分に認識し，飲酒運転をしないことはもちろん最大限の注意を払って安全運転を実践しなければならない。

また，車を運転しない者も，家族や友人を加害者とさせないよう，飲酒運転をさせない環境を地域社会とともにつくり上げる必要がある。

本県では，平成17年５月，飲酒運転により，学校行事に参加中の高校生の尊い命が奪われる交通死傷事故が発生し，県民に大きな衝撃と深い悲しみをもたらした。これを機に，県民一丸となって飲酒運転根絶運動を推進してきたが，いまだ，飲酒運転が後を絶たない状況にあるほか，東日本大震災以降，被災地においても飲酒運転が多発傾向となっている。こうした実態を踏まえ，被災地や飲酒運転根絶重点区域を中心に，飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進する。

また，交通ボランティアや安全運転管理者，酒類製造・販売業者，酒類提供飲食店，駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるほか，問題飲酒者による飲酒運転の防止を図るため，保健福祉・医療関係機関，断酒会等アルコール依存症支援団体等と連携した飲酒運転根絶の対策を更に進め，県民一丸となって「飲酒運転をしない　させない　許さない」という規範意識の確立に努める。

具体的には，「宮城県飲酒運転の根絶に関する条例」（平成19年10月12日宮城県条例第86号)に基づく以下の活動等を推進する。

○　飲酒運転根絶に関する知識の普及・意識の高揚

ポスター，チラシ，ホームページ，広報紙（誌）等あらゆる広報媒体を活用した広報啓発や交通安全教育，各種キャンペーン等飲酒運転根絶推進活動を通じた飲酒運転根絶に関する知識の普及，意識の高揚を図る。

○　飲酒運転根絶重点区域における広報啓発活動等

飲酒運転根絶活動推進委員等による飲酒運転根絶重点区域における飲酒運転の根絶への関心と理解を深める活動を推進する。

○　飲酒運転した者への再発防止のための措置

違反者講習，取消処分者講習の機会を活用した飲酒学級を編成しての飲酒運転違反者への再発防止教育や飲酒学級を受講しない飲酒運転違反者に対しては，飲酒運転再発防止教育用資料の送付による教育を行う。

○　宮城県飲酒運転根絶推進会議による連携

宮城県飲酒運転根絶推進会議構成員による会議を開催し，県内の飲酒運転状況の共通認識の基，飲酒運転根絶対策について協議・推進する。

○　「飲酒運転根絶運動の日」等における活動

毎月22日の「飲酒運転根絶運動の日」や５月22日の「飲酒運転根絶の日」に，飲酒運転根絶大会，飲酒運転根絶キャンペーン等の飲酒運転根絶のための取組を推進する。

（ウ）自転車利用者に対するルールの周知徹底等

自転車利用者の増加が予想されることから，すべての利用者に対する自転車の通行ルールの周知を図るため，規範意識の醸成を強く促す広報啓発活動を推進する。

○　自転車利用者に対するルールの周知徹底

自転車は「車両」であることと「自転車安全利用五則」の活用による周知徹底を図るとともに，罰則や事故発生リスクなど具体的な事故事例などを理解させる。

また，自転車販売店等の自転車関係事業者との連携を図り，自転車の販売や修理等の機会をとらえてのルール周知徹底を働き掛ける。

○　自転車安全教育の推進

体系的な交通安全教育を実施するとともに，教育機関による自主的な交通安全教育推進する。

また，安全教育対象者の拡大のための児童・生徒に対する交通安全教室への保護者参加要請や更新時講習などあらゆる講習において，自動車等の運転者の立場から自転車安全確保についての教育を実施する。

○　意識啓発

自転車は，歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており，交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから，そうした意識

の啓発を図る。

○　反射材用品の活用促進

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ，自転車の灯火の点灯を徹底し，自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

○　自転車同乗者等対策の推進

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため，保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか，幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

○　自転車用ヘルメットの着用促進

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて，あらゆる機会を通じて保護者等に対し，頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め，着用の徹底を図る。

(エ) すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め，すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため，自治体，関係機関・団体等との協力の下，あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

(オ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について，着用推進シンボルマーク等を活用しつつ，幼稚園・保育所，病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め，正しい使用の徹底を図る。特に，比較的年齢の高い幼児の保護者に対し，その取組を強化する。また，地方公共団体，民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて，チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

また，チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進，製品ごとの安全性に関する比較情報の提供，分かりやすい取扱説明書の作成等，チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに，販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

(カ) 反射材用品の普及促進

夜間における視認性を高め，歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため，各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに，反射材用品等の視認効果，使用方法等について理解を深めるため，参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係

機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は，全年齢層を対象として普及を図ることとするが，歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては，特にその普及の促進を図る。また，衣服や靴，かばん等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに，適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

(キ) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については，テレビ，ラジオ，新聞，インターネット等の広報媒体を活用して，交通事故等の実態を踏まえた広報，日常生活に密着した内容の広報，交通事故被害者等の声を取り入れた広報等，具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど，実効の挙がる広報を次の方針により行う。

○ 家庭，学校，職場，地域等と一体となった広範なキャンペーンや，官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより，高齢者の交通事故防止，シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底，飲酒運転の根絶，違法駐車の排除等を図る。

○ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから，家庭向け広報媒体の積極的な活用，自治体，町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め，子ども，高齢者等を交通事故から守るとともに，飲酒運転を根絶し，暴走運転，無謀運転等を追放する。

○ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため，自治体は，交通の安全に関する資料，情報等の提供を積極的に行うとともに，報道機関の理解と協力を求め，全県民的気運の盛り上がりを図る。

(ク) その他の普及啓発活動の推進

○ 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため，高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに，加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

また，他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに，高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

○ 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから，夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反，飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し，これら違反の防止を図る。

また，季節や気象の変化，地域の実態等に応じ，交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

○ 県民が，交通事故の発生状況を認識し，交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう，インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

○　自動車アセスメント情報や，安全装置の有効性，自動車の正しい使い方，点検整備の方法に係る情報，交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ，自動車ユーザー，自動車運送事業者，自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより，関係者の交通安全に関する意識を高める。

○　学識経験者と参加者による討議等により，交通安全活動に新しい知見を与え，交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

ケ　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については，交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど，その主体的な活動を促進する。

また，地域団体，自動車製造・販売団体，自動車利用者団体等については，それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう，交通安全県民総ぐるみ運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため，交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い，交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図る。

さらに，交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては，資質の向上に資する援助を行うことなどにより，その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。特に，民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため，交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

コ　住民の参加・協働の推進

交通の安全は，住民の安全意識により支えられることから，住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため，交通安全思想の普及徹底に当たっては，行政，民間団体，企業等と住民が連携を密にした上で，それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し，住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から，安全で良好なコミュニティ形成を図るため，住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり，交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか，その活動において，当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

（３）安全運転の確保

安全運転を確保するためには，運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり，このため，運転者のみならず，これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に，今後大幅に増加することが予想される

高齢運転者に対する教育等の充実を図る。
運転免許制度については，最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。
また，今後の自動車運送事業の変化を見据え，企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し，企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに，交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。
さらに，道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため，ＩＴ等を活用しつつ，道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

ア　運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため，免許取得前から，安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに，免許取得時及び免許取得後においては，特に，実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。
また，これらの機会が，単なる知識や技能を教える場にとどまることなく，個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育，交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育，自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて，運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう，教育内容の充実を図る。

（ア）運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

○　自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し，交通事故の発生状況，道路環境等の交通状況を勘案しつつ，教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか，教習指導員等の資質の向上，教習内容及び技法の充実を図り，教習水準を高める。
また，教習水準に関する情報の県民への提供に努める。

○　取得時講習の充実

原付免許，普通二輪免許，大型二輪免許，普通免許，中型免許，大型免許，普通二種免許，中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

（イ）運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習，停止処分者講習，違反者講習，初心運転者講習，更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう，講習施設・設備の拡充を図るほか，講習指導員の資質向上，講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。特に，飲酒運転を防止するという観点から，飲酒運転違反者に対しては新たな飲酒運転取消処分者講習（警察庁モデル事業）の実施を

進め，飲酒運転違反者に対する再教育を充実させる。
自動車教習所については，既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど，地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

（ウ）二輪車安全運転対策の推進
取得時講習のほか，二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。
また，指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し，二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

（エ）高齢運転者対策の充実
○　高齢者に対する教育の充実
高齢者講習の効果的実施，更新時講習における高齢者学級の編成に努めるほか，高齢運転者認定教育の活用促進を図る。
特に，講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては，検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。
○　臨時適性検査の確実な実施
講習予備検査（認知機能検査）の機会等を通じて，認知症の疑いがある運転者の把握に努め，臨時適性検査の確実な実施等により，安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。
また，臨時適性検査の円滑な実施のため，認知症専門医等との連携を強化するなど，態勢の強化に努める。
○　運転経歴証明書の充実
運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ，運転免許証を自主返納した者の支援に努める。
○　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用
高齢運転者の安全意識を高めるため，高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

（オ）シートベルト，チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底
シートベルト，チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため，関係機関・団体と連携し，各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて，着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに，シートベルト，チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

（カ）自動車安全運転センターの業務の充実
自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し，高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者，職業運転者，青少年

運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに，通知，証明等の一層の充実を図る。

（キ）自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し，交通の安全及び利用者の保護を図るため，自動車運転代行業者に対し，立入検査等を行うほか，無認定営業，損害賠償措置義務違反，無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

（ク）自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については，民間参入の促進を図る等により，受診環境の整備を行い，受診を積極的に促進する。

（ケ）悪質危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるなど，悪質危険な運転者の早期排除を図る。

イ　運転免許制度の改善

交通事故の傾向等，最近の交通情勢を踏まえた運転免許制度の見直し・検討を行う。運転免許試験については，現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い，必要に応じ，国に改善を働き掛ける。

また，県民の立場に立った運転免許業務を行うため，手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに，運転免許センターにおける障害者等のための設備・資機材の整備，運転適性相談活動の充実及び運転免許制度維持のための耐震設備の充実を図る。

さらに，運転免許証の偽変造防止，運転免許業務運営の合理化等を推進する。

ウ　安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により，これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに，事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また，安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り，企業内の安全運転管理体制を充実強化し，安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに，事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに，使用者，安全運転管理者等による下命，容認違反等については，使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため，映像記録型ドライブレコーダー，デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに，ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について

周知を図る。

エ　自動車運送事業者の安全対策の充実

（ア）自動車運送事業者に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため，飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者，重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに，関係機関合同による監査・監督を実施し，不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。このため，効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また，関係行政機関相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより，過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに，事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に，貨物自動車運送事業者については，貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

さらに，平成23年４月１日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより，自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

（イ）安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用策の充実

映像記録型ドライブレコーダー，デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに，運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有，経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に，かつ，効率的・効果的に実施するための映像記録型ドライブレコーダーの活用手順について周知を図る。

また，映像記録型ドライブレコーダーより得られた情報の事故分析への更なる活用方法等について検討し，活用方法等の充実に努める。

（ウ）自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため，自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104 号）に基づく事故情報の収集・分析に加え，自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに，これらの事故情報について，多角的に分析等を実施する。

（エ）運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について，民間参入の促進を図ること等により，受講環境の整備を行う。

（オ）貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において，貨物自動車運送事業者について，利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに，事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Ｇマーク事業）を促進する。

また，自治体及び民間団体等において，貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には，それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から，安全性優良事業所（通称Ｇマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ，関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

（カ）超大トレーラ等特殊車両に対する安全対策

近年，国内では大型コンテナトレーラの横転に第三者が巻き込まれる事故が多発している。このような特殊車両に対して，構造面での充実，安全運転教育，荷主の理解等を徹底させる必要がある。併せて通行許可時における審査の徹底と執拗な取締りを実施する。

オ　交通労働災害の防止等

（ア）交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより，事業場における管理体制の確立，適正な労働時間等の管理，適正な走行管理，運転者に対する教育，健康管理，交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また，これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して，事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置，交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに，事業場に対する個別指導等を実施する。

（イ）運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間，休日，割増賃金，賃金形態等の労働条件の改善を図るため，労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また，関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに，必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

カ　道路交通に関連する情報の充実

（ア）危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し，災害が発生した場

合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため，イエローカード（危険有害物質の性状，処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行，関係法令の遵守，乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また，危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に，安全かつ迅速に事故処理等を行うため，危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

（イ）気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し，気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風，大雨，竜巻等の激しい突風，地震，津波，火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

また，道路の降雪状況や路面状況等を収集し，道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに，気象，地震，津波，火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し，維持するとともに，防災関係機関等との間の情報の共有やＩＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか，広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

（４）車両の安全性の確保

現在，エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして，自動車に関する技術の進歩は目覚ましく，車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから，今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。このような認識の下，車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに，主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても，車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

また，不幸にして発生してしまった事故についても，車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに，事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等，被害拡大防止対策を併せて進める。特に，事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり，後遺障害も考慮すれば，これまで被害軽減を上げてきた被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え，今後は，事故を未然に防止する予防安全対策について，先進技術の活用等により，更なる充実を図る必要がある。

さらに，車両安全対策の推進に当たっては，規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため，安全性に関する基準の拡充・強化のみならず，自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策，使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を，基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

加えて，自動車が使用される段階においては，自動車にはブレーキ・パッド，タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や，ブレーキ・オイル，ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており，適切な保守管理を行わなければ，不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから，自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は，一義的には，自動車使用者の責任の下になされるべきであるが，自動車は，交通事故等により運転者自身の生命，身体のみでなく，第三者の生命，身体にも影響を与える危険性を内包しているため，自動車検査により，各車両の安全性の確保を図る。

ア　自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法，装備状況等の一般情報とともに，自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ，これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。これにより，自動車使用者の選択を通じて，より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に，自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

また，チャイルドシートについても，製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより，その選択を通じて，より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

イ　自動車の検査及び点検整備の充実

（ア）自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して，電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発，ＩＴ化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど，道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

また，不正改造を防止するため，適宜，自動車使用者の立入検査を行うとともに，街頭検査体制の充実強化を図ることにより，不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

さらに，指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため，事業者に対する指導監督を強化する。軽自動車の検査については，その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに，検査体制の充実強化を図る。

（イ）自動車点検整備の充実

○　自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し，点検整備の確実な実施を図るため，「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど，自

動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。
　また，自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため，自動車運送事業者監査，整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ，関係者に対し，車両の保守管理について指導を行い，その確実な実施を推進する。
　なお，車両不具合による事故については，その原因の把握・究明に努めるとともに，点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

○　不正改造車の排除

　道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し，自動車の安全運行を確保するため，関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し，広報活動の推進，関係者への指導，街頭検査等を強化することにより，不正改造防止について，自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。
　また，不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について，その的確な運用に努める。

○　自動車分解整備事業の適正化及び近代化

　点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため，自動車分解整備事業者に対し，整備料金，整備内容の適正化について，消費者保護の観点も含め，その実施の推進を指導する。また，自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

○　自動車の新技術への対応等整備技術の向上

　自動車新技術の採用・普及，車社会の環境の変化に伴い，自動車を適切に維持管理するためには，自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから，関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに，自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。
　また，整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により，整備要員の技術の向上を図るとともに，新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため，一級自動車整備士制度の活用を推進する。

○　ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

　民間能力の活用等を目的として，指定自動車整備事業制度が設けられているが，近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから，制度の適正な運用・活用を図るため，事業者に対する指導監督を引き続き行う。

ウ　リコール制度の充実・強化

　自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため，自動車製作者等及びユーザーからの情報収集に努め，自動車製作者等への監査を実施するとともに，ユーザーの目

線に立った，より迅速かつ着実なリコール実施のための情報収集体制及び調査分析体制の強化を図る。
　また，ユーザーに対し，自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供を行う。

エ　自転車の安全性の確保

　自転車の安全な利用を確保し，自転車事故の防止を図るため，駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用する。
　また，自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに，自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。
　さらに，夜間における交通事故の防止を図るため，灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り，自転車の被視認性の向上を図る。

（５）道路交通秩序の維持

　交通ルール無視による交通事故を防止するためには，交通指導取締り，交通事故事件捜査，暴走族取締り等を通じ，道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため，交通事故実態等を的確に分析し，死亡事故等重大事故に直結する悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。
　また，交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため，捜査体制及び装備等の充実強化を図る。
　さらに，暴走族対策を強力に推進するため，関係機関・団体が連携し，地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め，暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに，取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

ア　交通の指導取締りの強化等

（ア）一般道路における効果的な指導取締りの強化等
　一般道路においては，歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて，交通指導取締りを効果的に推進する。
○　悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等
　指導取締り体制を充実し，児童，高齢者，障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し，事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに，無免許運転，飲酒運転，著しい速度超過，交差点関連違反等の悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。特に，飲酒運転については，取締りにより常習者等を道路交通の場から排除するとともに，運転者の周辺で飲酒運転を助長し，容認している酒類提供者，車両の貸与者及び車両の

同乗者に対する捜査を徹底するなど，飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

○　背後責任等の追及

事業活動に関してなされた過積載，過労運転等の違反については，自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに，必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い，また，事業者の背後責任が明らかとなった場合は，それらの者に対する指導，監督処分等を行うことにより，この種の違反の防止を図る。

○　自転車利用者に対する指導取締りの強化

・　自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化

街頭活動における自転車の指導警告を積極的に実施するほか，いわゆる「ピスト」等制動装置不良自転車運転を始め，悪質・危険な交通違反の検挙措置を講ずる。

・　交通ボランティア等と連携した街頭活動の強化

地域交通安全活動推進委員等の交通ボランティアに対する自転車交通ルールの教養の実施や警察官と共同で街頭指導活動について積極的に実施する。

（イ）高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては，重大な違反行為はもちろんのこと，軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから，交通の指導取締り体制の整備に努め，交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより，違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また，交通指導取締りは，悪質性，危険性，迷惑性の高い違反を重点とし，特に，著しい速度超過，飲酒運転，車間距離不保持，通行帯違反等の取締りを強化する。

（ウ）科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や，交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発，取締り用装備資機材の改良等科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに，速度違反自動取締装置の整備を推進するなど，交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

イ　交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため，次により捜査体制，装備等の充実強化を図る。

（ア）専従捜査体制の強化等

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制を強化するため，専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

（イ）初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

交通事故処理車その他の車両，交通事故自動記録装置を始めとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。

ウ　暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し，交通秩序を確保するとともに，青少年の健全な育成に資するため，関係機関・団体が連携し，次の暴走族対策を強力に推進する。

（ア）暴走族追放気運の高揚及び家庭，学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため，自治体における「暴走族根絶条例」等の運用に協力するとともに，報道機関等に対する資料提供を積極的に行い，暴走族の実態が的確に広報されるよう努める。

また，家庭，学校，職場，地域等において，青少年に対し，「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。

さらに，関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を積極的に運用し，暴走族の解体，暴走族への加入阻止，暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。

（イ）暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め，暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに，地域における関係機関・団体が連携を強化し，暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また，事前の情報の入手に努め，集団不法事案に発展するおそれがあるときは，早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

（ウ）暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに，集団暴走行為，爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては，共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し，併せて解散指導を積極的に行うなど，暴走族に対する指導取締りの強化を図る。

また，「不正改造車を排除する運動」等を通じ，街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに，不正改造車両等の押収のほか，司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り，不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

さらに，不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに，関係機関と連携

して，不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか，他県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため，関係県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

(エ) 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては，個々の犯罪事実はもとより，組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状，性格，環境等の諸事情をも明らかにしつつ，グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めるとともに，暴力団とかかわりのある者については，その実態を明らかにするとともに，暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては，遵法精神のかん養，家庭環境の調整，交友関係の改善指導，暴走族組織からの離脱指導等，再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また，暴走族に対する運転免許の行政処分については，特に迅速かつ厳重に行う。

(オ) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう，また，保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう，「不正改造車を排除する運動」等を通じ，広報活動の推進及び企業，関係団体に対する指導を積極的に行う。

また，自動車ユーザーだけでなく，不正改造等を行った者に対して，必要に応じて立入検査を行う。

その他，違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し，把握した情報を関係県間で共有化するとともに，不正改造等の取締りを強化するなど的確な対応を推進する。

（６）救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り，また，被害を最小限にとどめるため，高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう，救急医療機関，消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ，救急・救助体制及び救急医療体制の整備を図る。特に，負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から，救急現場又は搬送途上において，医師，看護師，救急救命士，救急隊員等による一刻も早い救急医療，応急処置等を実施するための体制整備を図るほか，事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

ア　救急・救助体制の整備

（ア）救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救命活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため，救助体制の整備・拡充を図り，救助活動の円滑な実施を期する。

（イ）集団災害時の救急・救助体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため，連絡体制の整備，救護訓練の実施及び災害医療チーム（ＤＭＡＴ※）の活用等，集団災害時の救急・救助体制を推進する。

（ウ）心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により，救命効果の向上が期待できることから，自動体外式除細動器（ＡＥＤ※）の使用も含めた応急手当について，消防機関等が行う講習会等，普及啓発活動を推進する。このため，心肺そ生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし，消防機関，保健所，医療機関，日本赤十字社，民間団体等の関係機関においては，指導資料の作成・配布，講習会の開催等を推進するとともに，救急の日，救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また，応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか，救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

さらに，自動車教習所における教習及び取得時講習，更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか，交通安全の指導に携わる者，安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めるとともに，業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋，止血帯，包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて，学校においては，中学校，高等学校の保健体育において止血法や包帯法，心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに，心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

（エ）救急救命士の養成・配置等の促進，ドクターカーの活用促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため，ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに，

※ＤＭＡＴ：Disaster Medical Assistance Team

※ＡＥＤ：Automated External Defibrillator

消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り，救急救命士が行える気管挿管，薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また，医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

（オ）救急・救助用資機材の整備の推進

救助工作車，救助資機材の整備を推進するとともに，救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう，高規格救急自動車，高度救命処置用資機材等の整備を推進する。また，救急指令装置，救急医療情報収集装置，救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の導入を推進する。

また，救急医療機関等へのアクセスを改善するため，高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

（カ）消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは，事故の状況把握，負傷者の救急搬送に有効であることから，消防防災ヘリコプターの積極的活用を推進する。

（キ）救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技術等の向上を図るため，教育訓練の充実を強力に推進する。

（ク）高速自動車国道における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については，東日本高速道路株式会社と沿線市町村等において相協力して適切かつ効率的な人命救護を行うものとする。このため，関係市町村等と，東日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに，東日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ，当該市町村等においても，救急業務実施体制の整備を促進する。

（ケ）現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのリスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため，緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（ＦＡＳＴ※）の整備を図る。

（コ）緊急通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化の

※ＦＡＳＴ：Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

ため，人工衛星を利用して位置を測定するＧＰＳ技術を活用し，自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を警察に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能する緊急通報システム（ＨＥＬＰ※）の普及を図る。

イ　救急医療体制の整備

（ア）救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため，休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。

また，初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため，原則として医療圏単位に地域設定し，地域内の医療施設の実情に応じた方式（病院群輪番制又は共同利用型病院）で第二次救急医療体制の整備を図るとともに，重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として，複数科にまたがる診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め，評価事業によりその質の向上を図る。

さらに，救急医療施設の情報を収集し，救急医療情報を提供することにより，これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

（イ）救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために，医師の卒前教育や臨床研修において，救急医療に関する教育・研修の充実に努める。また，救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても，地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い，救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても，救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに，新人研修における救急医療研修の充実に努め，救急医療を担当する看護師の確保を図る。

また，保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し，地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

さらに，病院内外での救急活動を充実させる観点から，外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

（ウ）ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い，救急医療施設へ一刻も早く

※ＨＥＬＰ：Help system for Emergency Life saving and Public safety

搬送し，交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため，医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの配備を検討する。

ウ　救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため，救急医療機関，消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに，救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また，医師，看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し，応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため，ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか，医師の判断を直接救急現場に伝えられるようにするため，救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や，患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど，医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

さらに，特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え，災害医療チーム（ＤＭＡＴ）の活用を推進する。

（７）損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は，交通事故により多大な肉体的，精神的及び経済的打撃を受けたり，又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど，大きな不幸に見舞われており，このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから，犯罪被害者等基本法等の下，交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号）により，自動車の運行による交通事故について，加害者側の損害賠償責任を強化し，この損害賠償の履行を確保するため，原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに，保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図る。

また，交通事故被害者等は，精神的にも大きな打撃を受けている上，交通事故に係る知識，情報が乏しいことが少なくないことから，交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに，交通事故の概要，捜査経過等の情報を提供し，被害者支援を積極的に推進する。

ア　自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については，今後とも，社会経済情勢の変化，交通事故発生状況の変化等に対応して，その改善を推進し，被害者救済の充実を図る。

（ア）自動車損害賠償責任保険（共済）の充実

被害者への保険金（共済金）の支払の適正化を推進する。

また，交通事故に係る医療費支払の適正化を推進する。

（イ）無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ，掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに，街頭における指導取締りの強化等を行い，無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

（ウ）任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）とともに重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）が，被害者救済等の充実に資するよう，制度の改善及び安定供給の確保に向けた指導等を推進する。

イ　損害賠償の請求についての援助等

（ア）交通事故相談活動の推進

地方公共団体における交通事故相談所等を活用し，地域における交通事故相談活動を推進する。

○　交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため，交通事故相談所等は，日弁連交通事故相談センター，交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関，団体等との連絡協調を図る。

○　交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに，相談内容の多様化・複雑化に対処するため，研修等を通じて，相談員の資質の向上を図る。

○　交通事故相談所等において各種の広報を行うほか，自治体のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り，交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

（イ）損害賠償請求の援助活動等の強化

県警察においては，交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため，救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

また，自治体の行政相談，法務局等が行う人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに，交通事故相談機関における交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

ウ　交通事故被害者支援の充実強化

（ア）自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

被害者救済対策事業等については，今後も各事業の内容の見直しを図りつつ，

社会的必要性の高い事業を充実していく。

また，自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け及び交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等に対する援助を行う。

さらに，重度後遺障害者に対する救済策を推進するため，自動車事故対策機構による重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営に対する援助措置の充実を行う。

（イ）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため，自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに，関係機関相互の連携を図り，さらに，民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

県警察においては，交通事故被害者等に対して交通事故の概要，捜査経過等の情報を提供するとともに，刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し，活用する。特に，ひき逃げ事件，交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については，被疑者の検挙，送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また，死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ，適切な情報の提供を図る。

さらに，県警察本部の交通指導課に設置した被害者連絡調整官が，各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか，自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに，交通事故被害者等の心情に配意した対応を適切に実施するための教養の強化に努める。

（８）調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化，多様化してきており，直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中，有効かつ適切な交通対策を推進するため，その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際，交通事故は人・道・車の３要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから，３要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに，各分野の協力の下，総合的な調査研究を充実することが必要である。

ア　道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因が複雑化，多様化していること，高齢者人口・高齢運転者の増加，ＩＴの発展，道路交通事故の推移，道路交通安全対策の今後の方向を考慮して，人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

（ア）高度道路交通システム（ＩＴＳ）に関する研究開発の推進

最先端の情報通信技術（ＩＴ）を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより，安全性を始め輸送効率，快適性の飛躍的向上を実現するとともに，渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして，以下の研究開発を推進する。

○　ナビゲーションシステムの高度化

目的地までのより安全で，より快適な移動の実現による利用者の利便性の向上を図るため，渋滞，所要時間，交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等，ナビゲーションの高度化に関する研究開発を推進する。

○　安全運転の支援

ＩＴＳの高度化により交通の安全を高めるため，道路上の車両感知器，各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに，自動車単体では対応できない事故への対策として，路車間通信，車車間通信，歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行う。

○　交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い，交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため，次の研究開発を行う。

・　交差点での効率的な信号制御方式導入についての研究開発
・　交通流の分散等を目的として，車載装置等への交通情報を提供するシステムの研究開発
・　公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発
・　車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
・　交通公害の低減を目指す交通流・量の分散のための情報提供や信号制御手法の研究開発
・　将来の交通渋滞状況等の予測と最適経路の計算等による最適な運転の支援技術の研究開発
・　自動車走行（プローブ）情報を交通情報提供，信号制御，安全運転を支援するための情報提供等に活用するための手法の研究開発

○　道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため，路面状況，気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム，特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

○　商用車の効率化

輸送効率の飛躍的な向上，業務交通量の低減，輸送の安全性向上を図るため，商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステムの研究開発を推進する。

○　歩行者等の支援

高齢者，障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため，携帯用端末や光通信，磁気，音声等を利用した情報提供装置等を用い，高齢者，障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや，高齢者，障害者等のための信号機の高度化等の研究開発を推進する。

○　緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため，交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し，関係機関への伝達，復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに，交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

（イ）高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して，高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう，適切な安全対策を実施するため，道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

（ウ）安全運転の確保に関する研究の推進

○　交通安全関係資機材の開発

実践的な運転者教育を効果的に行うための運転シミュレーターその他関係資機材の研究開発を一層推進する。

（エ）交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的，効果的，重点的な推進を図るため，各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について，客観的な事前評価，事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

（オ）その他の研究の推進

○　交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的，効果的，重点的な推進を図るため，交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い，交通事故の発生に関する傾向や特徴について，長期的な予測の充実を図る。

○　交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害，これらに伴う社会的・経済的損失等，交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

○　交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて，交通事故被害者等の視点から，交通安全対策を検討する研究を推進する。

○　交通事故被害者等の精神健康の回復に関する研究の推進

重度ＰＴＳＤ等持続的な精神的後遺症を持つ者の治療法の研究を推進する。

また，自助グループの活動等の支援を通じて，交通事故被害者等の回復に視点を当てた研究を推進する。

イ　道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し，効果的な交通安全施策の検討，立案等に資するため，県警察本部交通部が保有する交通事故データを積極的に活用して，人，道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

また，工学，医学，心理学等の分野の専門家，大学，民間研究機関等との連携・協力の下，科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し，事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに，官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより，交通安全に対する県民の意識の高揚を図る。

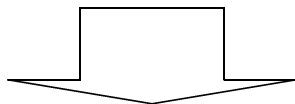
第２章　鉄道交通の安全

１　鉄道事故のない社会を目指して

○　鉄道は，多くの国民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

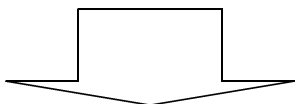
２　鉄道交通の安全についての目標

①　乗客の死者数ゼロを目指す。

②　運転事故全体の死者数減少を目指す。

３　鉄道交通の安全についての対策

＜２つの視点＞

①　重大な列車事故の未然防止

②　利用者等の関係する事故の防止

＜８つの柱＞

①　鉄道交通環境の整備

②　鉄道交通の安全に関する知識の普及

③　鉄道の安全な運行の確保

④　鉄道車両の安全性の確保

⑤　救急・救助活動の充実

⑥　被害者支援の推進

⑦　鉄道事故等の原因究明と再発防止

⑧　研究開発及び調査研究の充実

第１節　鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に，高速に，かつ，定時に輸送できる鉄道は，県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車の運行が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては，ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると，多数の死傷者を生じるおそれがある。このため，県民が安心して利用できる，より安全で安定した鉄道輸送を目指し，重大な列車事故やホームでの事故への対策等，各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

１　鉄道事故の状況等

（１）鉄道事故の状況

本県における鉄道の運転事故は，平成18年10件，平成19年及び20年８件，平成21年６件と平成17年以降減少傾向にあったが，平成22年は10件と増加に転じた。

また，平成22年の死者数は２人，負傷者数は６人であった。

なお，全国では，平成17年に乗客106人が死亡したＪＲ西日本福知山線列車脱事故，及び乗客５人が死亡したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故が発生したが，平成18年から平成22年までの間は，本県を含め，乗客の死亡事故は発生しなかった。

（２）近年の運転事故の特徴

鉄道運転事故の発生件数は，年10件前後で推移しており，踏切障害事故，人身障害事故が二分している。平成22年に発生した鉄道運転事故の件数は10件で，踏切障害事故が４件，人身障害事故が３件であった。

踏切障害事故は，長期的にみると減少傾向にある。

人身障害事故は，線路内に立ち入り列車と接触することによるものが多く，酔客，認知症の方の占める割合も多い。

２　交通安全計画における目標

【数値目標】乗客の死者数ゼロ，運転事故全体の死者数減少

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また，近年の運転事故等の特徴等を踏まえ，ホームでの事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は輸送量の伸び悩み等から，厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが，引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ，県民の理解と協力の下，第２節及び第３章第２節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより，乗客の死者数ゼロを継続すること，

及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

１　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり，これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら，列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば，多数の死傷者を生じるおそれがあること，踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約90%を占めており，その死者数が近年は下げ止まりの傾向があることから，一層安全で安定した鉄道輸送を目指し，重大な列車事故の未然防止とともに，利用者等の関係する事故を防止するため，効果的な対策を講ずるべく，総合的な視点から施策を推進していく。

２　講じようとする施策

（１）鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには，鉄道施設，運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し，システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため，運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

ア　鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また，多発する自然災害へ対応するために，軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化，駅部等の耐震性の強化等を推進する。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について，より安全性に優れたものへと計画的に更新を進める。特に，経営の厳しい地域鉄道については，それぞれが定めた保全整備計画に基づき，施設，車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。

また，安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や，研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進していく。

さらに，駅施設等について，高齢者，障害者等の安全利用にも十分配慮し，段差の解消，転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。また，列車の速度が高く，かつ，運行本数の多いホームについて，非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備等の安全対策を引き続き推進する。

イ　運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きＡＴＳ等，運転士異常時列車停止装置，運転状況記録装置等について，着実にその整備を進める。

【数値目標】速度制限機能付きＡＴＳ等を対象曲線部等へおおむね100%整備，運転士異常時列車停止装置・運転状況記録装置等を対象車両へおおむね100

%整備

（２）鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約90％以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは，利用者や踏切通行者，鉄道沿線住民等が関係するものであることから，これらの事故の防止には，鉄道事業者による安全対策に加えて，利用者等の理解と協力が必要である。このため，安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により，利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく，適確に提供する。

また，学校，沿線住民，道路運送事業者等を幅広く対象として，関係機関等の協力の下，交通安全県民総ぐるみ運動等において広報活動を積極的に行い，鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

（３）鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため，運転士の資質の保持，事故情報及びリスク情報の分析・活用，地震発生時の安全対策，気象情報等の充実を図る。

また，鉄道事業者への保安監査等を実施し，適切な指導を行うとともに，万一大規模な事故等が発生した場合には，迅速かつ適確に対応する。

ア　運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため，動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

また，資質が保持されるよう，運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

イ　リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため，リスク情報を関係者間において共有できるよう，インシデント等の情報を収集・分析し，速やかに鉄道事業者へ周知する。

また，運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

さらに，報告対象となっていないリスク情報について，鉄道事業者による情報共有化を推進する。

ウ　気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を適確に把握し，気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風，大雨，竜巻等の激しい突風，地震，津波，火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。鉄道事業者は，これらの気象情報等を早期に収集・把握し，運行管理へ反映させることで，安全を確保しつつ，鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また，気象，地震，津波，火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し，維持するとともに，防災関係機関等との間の情報の共有化やＩＴを活用した観測・

監視体制の強化を図るものとする。

さらに，広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

エ　鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し，定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し，施設及び車両の保守管理状況，運転取扱いの状況，乗務員等に対する教育訓練の状況，安全管理体制等についての適切な指導を行うとともに，過去の指導のフォローアップを強化する等，保安監査の充実を図る。

また，主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し，事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。併せて，鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行う。

オ　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

関係機関及び鉄道事業者における，夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し，大規模な事故又は災害が発生した場合に，迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

また，輸送障害等の社会的影響を軽減するため，鉄道事業者に対し，列車の運行状況を適確に把握して，乗客への適切な情報提供を行うとともに，迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

（４）鉄道車両の安全性の確保

科学技術の進歩を踏まえつつ，適時，適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

また，事故発生時における乗客，乗務員の被害軽減のための方策や，鉄道車両の電子機器等の誤動作防止のための方策の検討を行い，その活用を図る。

（５）救急・救助活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して，避難誘導，救急・救助活動を迅速かつ適確に行うため，主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関，医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

（６）被害者支援の推進

被害者団体等の参画を得ながら，本県において求められる交通事故被害者等支援の内容，事業者・自治体等の関係機関における役割分担の在り方，交通事故被害者等への一元的な窓口機能の在り方，そのために必要とされる制度の在り方などについて検討し，県の実情に沿った支援の仕組みや体制の整備に向けて必要な取組を行う。

（７）鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明調査を迅速か

つ適確に行うため，調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ，調査技術の向上を図るとともに，各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努め，もって鉄道事故の防止に寄与する。

また，過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術，事故分析結果等のストックの活用により総合的な調査研究を推進し，その成果を原因の究明に反映させるとともに，事故等調査で得られた結果等に基づき，事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため，必要に応じて，国土交通大臣又は原因関係者へ勧告や意見を述べることにより，必要な施策又は措置の実施を求め，鉄道交通の安全に寄与する。

さらに，過去の事故等調査で蓄積された知見に基づき，特定の事故類型について，その傾向，問題点，防止策を分析し，その結果を公表することや，事故等調査結果を分かりやすい形で紹介するなどの事故等の防止につながる啓発活動を行う。

（８）研究開発及び調査研究の充実

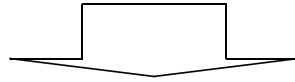
鉄道の安全性向上に関する研究開発を推進する。このため，交通安全環境研究所においては，より安全度の高い鉄道システムを実現するため，施設，車両，運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究を行う。

また，安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため，安全性・信頼性評価に関する研究を推進する。

さらに，近年発生した鉄道の重大事故等を踏まえ，鉄道総合技術研究所が行う事故及び災害時の被害軽減に関する試験研究・技術開発等，安全性の更なる向上に資する技術開発を推進する。

第３章　踏切道における交通の安全

１　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は，長期的には減少傾向にあるが，改良すべき踏切道がなお残されており，引き続き踏切事故防止対策を推進することにより，踏切事故のない社会を目指す。

２　踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し，踏切事故の発生を極力防止する。

３　踏切道における交通の安全についての対策

＜視点＞

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

＜４つの柱＞

①　踏切道の立体交差化，構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
②　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
③　踏切道の統廃合の促進
④　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第１節　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は，長期的には減少傾向にある。しかし，一方では，踏切事故は鉄道運転事故の約４割を占め，また，改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ，引き続き，踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

１　踏切事故の状況等

（１）踏切事故の状況

本県における踏切事故（鉄道の運転事故のうち，踏切障害及びこれに起因する車事故をいう。）の発生件数は，平成18年５件，平成19年及び20年は２件，平成21年は発生がなく，減少傾向にあり，平成18年から平成21年まで，死者はなかった。しかし，平成22年は４件発生し，１人が死亡している。

（２）近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては，原因別にみると，直前横断が約４割，踏切道内に停滞したものが約3割を占めており，また，衝撃物別では自動車と衝撃したものが７割，歩行者との接触が約２割を占めている。踏切道の種類別にみると第１種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が大半を占めている。

２　交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し，踏切事故の発生を極力防止する。

第２節　踏切道における交通の安全についての対策

１　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について，踏切事故件数，踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると，第８次宮城県交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし，踏切事故は，一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること，立体交差化，構造の改良，歩行者等立体横断施設の整備，踏切保安設備の整備，交通規制，統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること，これらの対策が，同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し，開かずの踏切への対策等，それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ，より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

２　講じようとする施策

（１）踏切道の立体交差化，構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

立体交差化までに時間のかかる交通渋滞を引き起こしている踏切等について，効果の早期発現を図るための構造の改良や歩行者等立体横断施設の整備等を促進する。

また，遮断時間が特に長い踏切等で，かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区等や，主要な道路との交差にかかわるもの等については，抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により，踏切道の除却を促進するとともに，道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっても，極力立体交差化を図る。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進する。

（２）踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は，踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから，踏切道の利用状況，踏切道の幅員，交通規制の実施状況等を勘案し，着実に踏切遮断機の整備を行う。

（３）踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化，構造の改良等の事業の実施に併せて，近接踏切道のうち，その利用状況，う回路の状況等を勘案して，地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて，統廃合を進めるとともに，これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし，構造改良のうち，踏切道に歩道がない又は歩道が狭小な場合の歩道整備については，その緊急性を考慮して，近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

（４）その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため，必要に応じ，踏切道予告標，踏切信号機，歩行者等のための横断歩道橋等の設置，情報技術（ＩＴ）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに，車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また，自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し，交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があることから，広報活動等を強化するとともに，学校，自動車教習所等において，踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか，踏切道に接続する道路の拡幅については，踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする。